

Saksframlegg

Arkivsak: 23/2915 - 74
Saksbehandler Runar Kvalvik

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
007/25	Hovedutvalg for plan og utvikling	25.03.2025

Plansak for offentlig ettersyn - detaljregulering for Søsterbekk kryssingsspor PlanID 2023007

Jeg viser til sakens utredning og vil foreslå følgende:

Vedtak:

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11, jf. § 12-10, legges forslag til Detaljreguleringsplan for Søsterbekk kryssingsspor, planID 2023007, siste revisjonsdato 12.12.2024, ut til offentlig ettersyn i sju - 7- uker fra utlysingsdato.

Rådmannen i Narvik,
Lars Skjønnås

Hovedutvalg for plan og utvikling 25.03.2025

Behandling:

Votering nr 1 - Votering over forslag

Forslag: **Opprinnelig forslag**

For: 11 stemmer (100%) - A 3, FRP 2, H 2, INP 2, SP 1, SV 1

Mot: 0 stemmer (0%)

PLAN - 007/25 Vedtak:

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11, jf. § 12-10, legges forslag til Detaljreguleringsplan for Søsterbekk kryssingsspor, planID 2023007, siste revisjonsdato 12.12.2024, ut til offentlig ettersyn i sju - 7- uker fra utlysingsdato.

Saksutredning:

Innledning

NIRAS Norge AS som planfaglig konsulenter, søker på vegne av Bane NOR, som forslagsstiller, om at Narvik kommune behandler planforslag for Detaljregulering for Søsterbekk kryssingsspor. Saken gjelder vedtak om høring og offentlig ettersyn av planforslaget.

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for nytt kryssingsspor ved Søsterbekk holdeplass på Ofofbanen ca. 5,5 km fra Katterat og ca 3,5 km fra Bjørnfjell i Narvik kommune.

Planprogrammet for Søsterbekk kryssingsspor ble fastsatt i Hovedutvalg for plan og utvikling den 18.06.2024.

Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for Søsterbekk kryssingsspor er utarbeidet på grunnlag av fastsatt planprogram.

Rettsgrunnlag

Detaljregulering for Søsterbekk kryssingsspor er utarbeidet etter plan- og bygningsloven. Planforslaget fremmes som detaljregulering etter pbl. § 12-3. Forskrift om konsekvensutredning og naturmangfoldloven legges til grunn av planarbeid.

Faktadel

Planforslaget omfatter eiendommene gbnr. 87/62 og 87/1 m.fl. Planområdet er på ca. 317 daa.

Prosjektområdet befinner seg på Ofofbanen rundt Søsterbekk holdeplass. Prosjektet er geografisk plassert i Narvik kommune. Behov for nytt kryssingsspor på Søsterbekk er forankret gjennom tidligere utført utredning for «Økt kapasitet Ofofbanen» (MIP-00-A-05388), med tilhørende kapasitetsanalyse (MIP-00-A-09597).

Ofofbanen er landets tyngst trafikkerte jernbane der malmtogene fra gruvene i Kiruna i Sverige utgjør hoveddelen av trafikken. I tillegg er varetransport mellom Sør- og Nord-Norge en viktig del av banetrafikken. På Ofofbanen er det forventet at togtrafikken de neste 20 årene skal øke med 30 %. For å styrke kapasiteten på strekningen er det behov for et nytt kryssingsspor på Søsterbekk. Kryssingsspoet vil være på ca. 1 km og skal bygges parallelt med eksisterende jernbanespor.

For å etablere nytt kryssingsspor er det behov for ny nettstasjon. Innføring av ERTMS (nytt signalsystem for tog som skal brukes i hele Norge) gjør at det er behov for et teknisk bygg. Det vil også være aktuelt med et nytt snøoverbygg ved fjellskjæring og et stikkspor for gule arbeidsmaskiner i den gamle jernbanetraseen. Plattform flyttes fra Søsterbekk holdeplass til Haugfjell stasjon. Det skal også etableres en driftsvei for Bane NOR fra Haugfjell til Søsterbekk holdeplass. Driftsveien skal kunne brukes for gående, syklende og rein. Veien fra E10 i nord og til Haugfjell må utbedres som en del av prosjektet for å kunne tåle anleggstrafikken som må til for å gjennomføre prosjektet på Søsterbekk. Veien må derfor oppgraderes etter kravene for Veiklasse 3 – Landbruksbilvei i Normaler for landbruksveier – med byggebeskrivelse. Det skal også bygges flere møteplasser langs veien. Det skal også bygges en planskilt kryssing for rein og mennesker i nærheten av Haugfjell.

Planstatus

Planområdet er avsatt til grønstruktur, LNFR-område og trasé for jernbane i kommuneplanens arealdel. Planområdet er også berørt av hensynsone for kulturminner og kulturmiljø (H570) og hensynsone for høyspentanlegg (H370). Deler av arealene er omfattet

av Detaljregulering for Søsterbekk, planID 2016005, vedtatt 17.06.2021 og den eldre reguleringsplanen Rombaksbotn PlanID O-3.03, vedtatt 25.04.1996.

Planprosess

Planprosess hittil:

- Oppstartsmøte 21.09.2023
- Varsel om oppstart til grunneiere, naboer og berørte myndigheter 27.10.2023 med høringsfrist til 29.11.2023.
- Åpent møte i Narvik 15.11.2023
- Konsultasjon med Skjomen reinbeitedistrikt 08.02.2024
- Arbeidsmøte hytteeiere 27.02.2024
- Varsel om planprogram 22.03.2024 - 07.05.2024
- Konsultasjon med Gielas reinbeitedistrikt 10.04.2024
- Det kom totalt 22 skriftlige innspill til varsel om oppstart. I tillegg kom det inn 10 skriftlige uttalelser til planprogrammet som var på høring. Innspillene er oppsummert og kommentert i vedlegg 03 og vedlegg 05.
- Fastsetting av planprogram i hovedutvalg for plan og utvikling 18.06.2024
- Planforslag mottatt fra konsulent 13.12.2024
- Ettersendte rapporter Hovedplan ikke-prissatte tema og Kartlegging naturmangfold mottatt 20.12.2024
- Ettersendte plan- og profiltegninger mottatt 13.01.2025

For nærmere redegjørelse om prosjektet vises det til vedlagt planbeskrivelse med konsekvensutredning, bestemmelser, plankart og andre vedlegg til planforslaget.

Økonomi og inndekning

Planforslaget er et offentlig forslag og har ikke direkte innvirkning på kommunens økonomiplan. Indirekte virkninger vil avhenge av realisering av planforslaget, men det er ikke lagt opp til bevilgning av midler, endring av årsbudsjett eller oppretting av nye stillinger som følge av planforslaget. Kommunens behandling av planforslag er lovpålagt. Offentlige aktører er fritatt behandlingsgebyr når oppgaven er å ivareta offentlige interesser, og Bane NOR skal derfor ikke betale gebyr for planforslaget.

Naturmangfold

Realisering av planen vil gripe inn i naturen og påvirke naturmangfoldet i området. Vurderingene i henhold til naturmangfoldplanen §§ 8-12 fremkommer i Rådmannens vurdering under.

Samfunnsutvikling

Ofofbanen er landets tyngst trafikkerte jernbane med malmtog fra Kiruna og varetransport mellom Sør- og Nord-Norge. Banen er også svært viktig for transport av sjømat ut av landsdelen. I 2022 ble det transportert 240 000 tonn sjømat til en verdi av om lag 25 mrd. kr på banen. Den militære betydningen av Ofofbanen har økt betydelig som følge av Finlands og Sveriges inntreden i NATO. Prosjektet skal legge til rette for flere person- og godstog på Ofofbanen. Et nytt kryssingsspor gjør det også mulig å bedre stabiliteten og fleksibiliteten i togtrafikken, noe som vil gi et enda bedre tilbud både for godstrafikken og til de reisende på Ofofbanen. Realisering av planforslaget vil føre til økt kapasitet på Ofofbanen. Dette er positivt, og vil gi aktørene på banen et bedre transporttilbud, dette vil gi økt verdiskapning lokalt og regionalt som er viktig for samfunnsutviklingen.

Samfunnsøkonomisk effekt

Økt kapasitet vil legge til rette for mer godstransport, noe som vil styrke industri og handelsvirksomhet i regionen. En bedring av transportinfrastrukturen kan også tiltrekke seg nye bedrifter som ønsker å investere i regionen. Realisering av planen vil bidra til økt bygge- og anleggsaktivitet i regionen som vil være positivt og kan føre til økt sysselsetting i Narvikregionen.

Medvirkning

Medvirkning i planprosessen følger plan- og bygningslovens krav, jf. pbl. kapittel 5 og 12, med mål om å sikre bred deltakelse fra berørte parter og interessenter. Planarbeidet har inkludert åpne møter og høringer for å samle innspill og informere om prosjektet. Bane NOR hadde åpent møte om planene i Narvik 15.11.2023. Det er også gjennomført eget arbeidsmøte med hytteeiere 27.02.2024. Varsling om oppstart og høring ble publisert i avisen og sendt til høringsparter slik som alle statlige, regionale og kommunale myndigheter og andre offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner, som blir berørt av forslaget. Registrerte grunneiere og festere og så vidt mulig andre rettighetshavere i planområdet samt naboer, skal når de blir direkte berørt, på hensiktsmessig måte underrettes om forslag til reguleringsplan med opplysning om hvor det er tilgjengelig. I tillegg skal planforslaget ha medvirkning fra rådene for eldre, ungdom og personer med funksjonsnedsettelse.

Gjennom planarbeidet er det gjennomført dialog med Gielas/Skjomen reinbeitedistrikt, Statskog og hytteeierne. Medvirkningsprosessen har gitt flere innspill til planarbeidet. Bygging av viltovergang, gjerdeplassering, detaljer knyttet til parkeringsareal og skjerming fra menneskelig aktivitet er innarbeidet i planforslaget med bakgrunn i møter og befaring med reinbeitedistriktene. Videre medvirkning vil være høring og offentlig ettersyn av planforslaget for andre gang, som denne saken gjelder.

Rådmannens vurdering

Rådmannen mener det er positivt at det legges til rette for økt kapasitet på Ofofbanen. Økt kapasitet på banen er viktig for næringslivet i hele regionen. Tiltaket er i tråd med nasjonale og regionale planer og føringer om å få mer persontransport og gods over på bane. Rådmannen mener tiltaket også må prioriteres med tanke på den geopolitiske situasjonen, og at Finland og Sverige nå er blitt medlemmer av NATO. Planforslaget legger til rette for følgende tiltak: Kryssingsspor som er ca. 1200 meter langt, hensettingsspor, lastegate, viltovergang, nytt snøoverbygg og ny plattform på Haugefjell stasjon.

Følgende tema er konsekvensutredet med KU-rapporter: Reindrift og friluftsliv.

Følgende forhold er utredet med egne fagrapporter: Alternativsvurdering med ikke prissatte tema, fagrapport kartlegging naturmangfold, ROS-analyse, fagrapport geoteknisk vurderingsrapport, fagrapport ingeniørgeologi og fagrapport støy.

Etter rådmannens vurdering er det tilstrekkelig redegjort for de ulike temaene. Dette viser at konsekvenser av planforslaget sammen med foreslåtte skadereduserende tiltak vurderes som akseptable. Rådmannen vurderer at planprogrammet er tilstrekkelig oppfylt gjennom KU-rapportene og fagrapportene. Rådmannen vil kommentere enkelte tema nedenfor.

Friluftsliv

Rådmannen vurderer at planforslaget vil påvirke friluftslivet utbetydelig. Viktige opplevelseskvaliteter som Rallarveien vil ikke bli påvirket av tiltaket. Sikkerheten rundt jernbanen vil bli forbedret som følge av tiltaket, da den blir inngjerdet. Stier i området vil bli oppgradert og nye etableres, og nedleggelse av planovergang ved Haugfjell i kombinasjon med ny tursti over viltovergang gjør området tryggere å ferdes i. Driftsvei mellom Søsterbekk

og Haugfjell muliggjør skigåing, sykling og trilling av barnevogn. Adkomstvei fra E10 blir forbedret og møtelommer som etableres muliggjør at biler kan passere hverandre.

Hele området rundt Haugfjell, Søsterbekk og Rallarveien er registrert som et viktig til svært viktig friluftsområde i Miljødirektoratets Naturbase og Miljødirektoratets Miljøatlas. På samme måte dekker også det planområdet varslet ved oppstart av planarbeidet store deler av det viktige friluftsområdet, inkludert Rallarveien som ligger på sørøstsiden av sporet. Området rundt Søsterbekk og Haugfjell har spredt hyttebebyggelse og en del friluftslivsturisme. Det er rundt 571 eksisterende fritidsboliger fra Trældalskrysset ved E10 fram til Riksgrensen. Dette medfører ferdsel av turister, til dels tett på jernbanen, for å komme seg over til østsiden av Ofotbanen, der blant annet Rallarveien går fra Abisko via Bjørnfjell til Rombaksbotn, og med en sidearm til Katterat stasjon. Rallarveien brukes i dag som kulturhistorisk vandringssti og sykkelsti. Ved Søsterbekk ligger Rallarveien med merket løype øst for banen.

Friluftslivutøvelsen i området er vurdert til å være svært viktig og dermed vil en begrenset ferdsel kunne påvirke friluftslivutøvelsen i området betydelig i anleggsperioden. Friluftslivet blir sikret i anleggsfasen gjennom egne planer og i bestemmelser gjennom miljøoppfølgingsplan (MOP) for anleggsfasen. Den planen skal beskrive hvordan miljø og omgivelser ivaretas i anleggsfasen.

Samiske interesser og reindrift

Rådmannen viser til dialog mellom forslagsstiller og samiske interesser og da særlig reinbeitedistrikt. Detaljert dialog med reinbeitedistriktene fremgår av planbeskrivelsen. Plan- og bygningsloven har særskilte krav til medvirkning i planprosessene som gjelder i tillegg til konsultasjonsplikt for kommunen. Det ble avholdt konsultasjoner med Gielas reinbeitedistrikt og Skjomen reinbeitedistrikt i henhold til sameloven kapittel 4. Konsultasjonene ble gjennomført i god tro og med formål om å oppnå enighet. Referat fra konsultasjonene følger som vedlegg. To svenske samebyer, Gabna og Talma fikk tilbud om konsultasjon, men takket nei til dette.

Området langs sørsiden av Ofotbanen fra Sildvik til Bjørnfjell og til svenskegrensa er registrert som beiteområde for rein og er under reinbeitedistrikt 29- Skjomen. Områdene på nordsiden fra Øyjord og til svenskegrensen tilhører reinbeitedistrikt 21- Gielas. Områder grensende til tiltaksområdet og innenfor tiltaksområdet omfatter oppsamlingsområde, beiteområde og flyttleier for rein. Etablering av nye tiltak langs Ofotbanen vurderes derfor å påvirke bruken av området i forhold til reinbeite, oppsamlingsplass og flytt/trekkleier.

Rådmannen viser til KU-rapportene der konsekvensen for reindriften er vurdert til *Positiv konsekvens* for trekkleier. Nytt spor i Søsterbekkområdet vil føre til økt barriereeffekt for Reindriften, men etablering av viltovergang som gjør at reinen kan krysse sporene, og dette er en positiv endring, som gjør at konsekvensene av tiltaket vurderes til positiv konsekvens. I tillegg etableres det viltgjerd på begge sider av jernbanesporene som leder reinen til viltovergangen. Det er også foreslått andre avbøtende tiltak i form av å unngå skjæringer ved utbedring av adkomstveien inn til Haugfjell stasjon, det skal etableres voll rundt parkeringsplassen som skjermer viltovergangen mot påvirkning fra biler og andre forstyrrelser. Det må også unngås brøytekanter på vinteren på adkomstveien. Rådmannen mener det er viktig at avbøtende tiltak følges opp ved realisering av planforslaget. Dette er sikret i plankart og planbestemmelsene.

Naturmangfold

Planforslaget innebærer naturinngrep som fyllinger, skjæringer, konstruksjoner og nødvendige terrengtilpasninger knyttet til etableringen av nytt krysningsspor og andre permanente tiltak som ny driftsvei fra Haugfjell stasjon til Søsterbekk holdeplass og viltovergang som skal kunne brukes av mennesker og dyr. Sommeren 2024 ble det gjennomført en naturklarlegging der det ble observert viktige funksjonsområder for vilt/fugl og rødlistearter i området. Rådmannen vurderer det som positivt at kunnskapsgrunnlaget ikke kun baserer seg på kjent kunnskap, selv om det ikke er gjort en fullstendig artsinventering av ulike artsgrupper. Rådmannen slutter seg til vurderingen om at kunnskapen er tilstrekkelig til

å forstå hvilket naturmangfold som påvirkes av planforslaget. Kunnskapsgrunnlaget vurderes derfor som tilstrekkelig, jf. nml § 8 og føre-var-prinsippet kommer ikke til anvendelse jf. nml § 9.

Planforslaget vil føre til arealtap og oppsplitting av naturtypen *kalkfattig hei og lesider*. Planforslaget vil også føre til direkte inngrep og ha indirekte virkninger på et viktig økologisk funksjonsområde for fugl/vilt. Forventet økning på samlet belastning er likevel ikke av stor betydning for disse naturtypene og funksjonsområdene, fordi områdene er relativt artsfattige og vanlige i regionen. Rådmannen vurderer at Nml § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning, er tilstrekkelig ivaretatt.

For å redusere skadevirkningene forutsettes det at tiltakshaver følger prinsippene i naturmangfoldloven, inkludert bruk av miljøforsvarlige teknikker og avbøtende tiltak. Konsekvenser og skadereduserende tiltak fremkommer av konsekvensutredningene (KU) og planbeskrivelsen. Disse er etter rådmannens vurdering tilstrekkelig sikret i planbestemmelsene med krav om revegetering og miljøoppfølgingsplan (MOP) som er knyttet til realisering av planen. Rådmannen forutsetter at tiltakshaver bærer kostnadene ved miljøforringelse, jf. nml § 11. Det samme gjelder forutsetning om at tiltakshaver følger nml § 12 om bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Her viser rådmannen også til *Hovedplan ikke- prissatte tema naturmangfold, kulturarv og landskap* hvor det er nærmere redegjort for samlet konfliktpotensial.

Vannmiljø inngår i fagrapporten for naturmiljø. Her fremgår det at påvirkningen i driftsfasen antas å være liten, mens i anleggsfasen vil sprengning kunne føre til spredning av finpartikler i vannveier. Risikoreduserende tiltak for å forhindre forurensende avrenning som kan påvirke nærliggende vannforekomster må iverksettes, og dette sikres i bestemmelser om miljøoppfølgingsplan (MOP). Rådmannen forventer ikke at tiltakene vil føre til betydelig og/eller varig påvirkning på vannforekomstene i området slik at dette er i strid med vannforskriften § 4 *Miljømål for overflatevann*, og at § 12 *Ny aktivitet eller nye inngrep* derfor ikke kommer til anvendelse.

Søsterbekk holdeplass og Haugfjell stasjon

Stasjonsbygninger på Søsterbekk holdeplass skal legges ned og rives, og togene skal stoppe ved gamle Haugfjell stasjon. Ved Haugfjell stasjon etableres det en ny sideplattform like øst for dagens Haugfjell stasjon mot det nye kryssingssporet. Plattformen kobler seg til stisystemet som leder til hyttene i området og til ny viltovergang. Ved Haugfjell stasjon skal det også bygges nye stasjonsfasiliteter ved ny plattform. Det nye stasjonsbygget på Haugfjell vil ha flere funksjoner; venterom, boder, skistativ og verktøysbod. Rådmannen er positiv til at det legges til rette for nye stasjonsfasiliteter og at det vil være et positivt bidrag til brukere.

Siden holdeplassen ved Søsterbekk legges ned, er det ikke lenger behov for byggene, og de planlegges revet. Hensynssonen for kulturmiljø rundt stasjonsbygningene foreslås fjernet i planforslaget. De to stasjonsbygningene på Søsterbekk er gitt et vern etter plan- og bygningsloven i gjeldende reguleringsplan for Rombaksbotn - Bjørnfjell på grunn av sin tilknytning til Ofotbanens drift. Den er imidlertid ikke inkludert i Landsverneplanens katalog over kulturmiljøer og objekter av nasjonal verdi. Siden byggene er fra 1988 og betraktes som relativt moderne, anses ikke stasjonsbygningene for å ha kulturhistorisk verdi. Rådmannen er enig i vurderingene og mener byggene kan rives.

Adkomstvei fra E10 til Haugfjell og ny driftsvei

Rådmannen er positiv til tiltaket for utbedring av veien fra E10 i nord til Haugfjell, som er nødvendig for å håndtere anleggstrafikken knyttet til prosjektet på Søsterbekk. Den eksisterende veien er i dag for smal til å kunne tåle slik trafikk, og oppgraderingen til Veiklasse 3 – Landbruksbilvei, i henhold til Normaler for landbruksveier, vil være et viktig skritt for å sikre tilgangen.

Adkomstveien vil ikke bare støtte anleggsarbeidet, men også fremtidig drift, vedlikehold og utbedring av Ofotbanen, noe som gir Bane NOR en varig rett til bruk av veien. Etableringen

av 50 meter lange møtelommer hver 250 meter, i samsvar med Statens vegvesens retningslinjer, vil bidra til bedre trafikksikkerhet. Selv om avstandene mellom møtelommene på enkelte partier kan bli lengre, vil de bli tilpasset eksisterende vei, terreng og grunnforhold.

Rådmannen understreker også viktigheten av å ivareta rekkefølgekravene fra detaljreguleringen av Søsterbekk hytteområde, som spesifiserer at det ikke kan gis igangsettingstillatelse for nye hytter før adkomstveien til Haugfjell stasjon er utbedret med minst én møtelomme per 400 meter. Dette kravet vil bli fulgt opp i planforslaget, noe som ytterligere styrker prosjektets samfunnsnytte.

Rådmannen er positiv til byggingen av driftsvei mellom Haugfjell stasjon og Søsterbekk holdeplass, til tross for at tiltaket kan ha en negativ effekt på landskapsbildet i området. De nye bergskjøringene vil på det høyeste være 20 meter høye. Den høye skjæringen vil ha størst innvirkning på fjernvirkningen som fra utkikkspunktet Spionkopen.

Driftsveien vil fungere som en viktig passasje for både Bane NOR personell og for andre som går eller sykler, veien vil også kunne benyttes av rein og vilt til å krysse området.

For å ivareta sikkerheten vil det bli prosjektert en fanggrøft med en bredde på 3-5 meter mot fjellskjæring, i samsvar med Bane NORs tekniske regelverk. På denne strekningen er veien planlagt til å ligge 5 meter fra sporene, noe som krever oppsetting av et kjørestærkt rekkverk mellom vei og spor for å forhindre uønskede hendelser. I tillegg vil det bli etablert et gjerde mellom spor og vei for å holde uvedkommende adskilt fra sporene. For å sikre at veien ikke brukes av private kjøretøy, vil det også bli satt opp en bom ved Haugfjell.

Rådmannen vurderer at tiltaket vil påvirke de landskapsmessige konsekvensene negativt, men ser samtidig på tiltaket som et viktig skritt for å forbedre infrastrukturen og sikkerheten i området.

Parkering

Hytteiere og turfolk benytter parkeringsplassen ved gamle Haugfjell stasjon som adkomst til hyttene. Hytteforeningen administrerer parkeringsordningen på vegne av grunneieren og utsteder parkeringskort til foreningsmedlemmer for bruk i vintersesongen. Kortene gjelder for én bil per hytte.

På parkeringsplassen ved E10 vurderer hytteforeningen at det er kapasitet til ca. 45 biler når det parkeres tett, noe som er nødvendig fra mars og utover sesongen. Sommerparkeringen ved Haugfjell stasjon anslås å ha en kapasitet på 27 biler.

Bane NOR har innarbeidet gjeldende utvidelse fra 40 til 83 parkeringsplasser ved E10 i planforslaget, med noen justeringer for å unngå fylling i vassdrag. I gjeldende plan skal også parkeringen ved Haugfjell utvides.

For å unngå opptil 5 meter høye skjæring ved parkeringsplassen, bevares dagens utforming av parkeringsplassen. I tillegg etableres det en ny parkeringsplass langs Nordstrømvatnet nord for parkeringsplassen ved Haugfjell.

Rådmannen er positiv til at endringene videreføres i den nye planen for parkeringsordningen ved gamle Haugfjell stasjon og ved E10. Hytteiere og turfolk har stor nytte av parkeringsplassen som adkomst til hyttene og friluftsområdet.

Anleggsgjennomføring

Anleggsstart planlegges i mai 2026, og prosjektet er forventet ferdig og klart for overlevering høsten 2028.

Adkomstveien mellom E10 og Haugfjell må oppgraderes, da det i dag ikke er mulig å passere hverandre med større kjøretøy. Det er en forutsetning for anleggsgjennomføringen at adkomstveien oppgraderes helt i oppstarten av prosjektet.

For anleggsfasen er det behov for et større areal som kan benyttes som hovedrigg. Dette planlegges plassert på den eksisterende parkeringsplassen ved Haugfjell og et område

regulert til LNFR i gjeldende reguleringsplan for Rombaksbotn. Området for riggplass er enkelt å opparbeide til parkeringsplass etter endt anleggsgjennomføring.

Adkomst til riggområdet vil skje via dagens veinett E10 og videre inn på adkomstveien til Haugfjell. I tillegg er det regulert flere riggområder i plankartet for å sikre at Bane NOR kan opparbeide tiltakene.

Rådmannen har forståelse for at Bane NOR har behov for riggområder under anleggsgjennomføringen, og at disse vil bli midlertidig beslaglagt i perioden anleggsgjennomføringen pågår. Det er positivt at det utarbeides en miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

Støy

Rådmannen forstår utfordringen med økt støy som følge av de planlagte endringene, men mener at endringen er akseptabel. Det er gjennomført støyberegninger for både den eksisterende og framtidige situasjonen, og det er klart at det nye krysningssporet vil medføre en endring i lydnivået.

Det er registrert 15 adresser med støyfølsom bebyggelse ved planområdet, og støyberegningene viser at disse vil oppleve en maksimal økning på 1,8 dB. Det er imidlertid viktig å merke seg at det nye krysningssporet ikke vil medføre noen merkbar endring i støynivået.

Rådmannen legger også vekt på at det dreier seg om fritidsboliger og ikke permanent boligbebyggelse, noe som kan bidra til å dempe bekymringene.

Videre viser støyberegningene at det nye krysningssporet ikke vil medføre økning av støynivået på alle fasader, noe som er en formildende faktor.

Totalt sett mener rådmannen at de positive aspektene ved endringen oppveier de potensielle ulempene knyttet til økt støy, og ser derfor på denne endringen som akseptabel.

ROS-analyse

Det er gjennomført en ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet i henhold til DSB sin veileder, rådmannen anser dermed dette som ivaretatt. Det er registrert noen uønskede hendelser innenfor planområdet eller som følge av tiltaket. Uønskede hendelser som vurdert nødvendig for å redusere risiko til akseptabelt nivå er i hovedsak knyttet til naturfare, virksomhetsrisiko og andre uønskede hendelser som brann og sabotasje. Med foreslåtte risikoreduserende tiltak vurderes risikoen redusert til akseptabelt nivå.

Grunnforhold og geoteknisk vurdering

Det er gjennomført ingeniørgeologisk kartlegging av berg i dagen, og geotekniske grunnundersøkelser. Planområdet ligger over marin grense og det vil derfor ikke være forekomster av kvikkleire i planområdet.

Konklusjon

Slik rådmannen vurderer planforslaget, er det tilstrekkelig redegjort for utbygging og de konsekvenser det vil medføre for omgivelsene og berørte parter. Planarbeidet er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk og kommunens overordnede planer.

Ut ifra en samlet vurdering anbefaler rådmannen at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring. Høringsfrist settes til 7 uker på grunn av påske i høringsperioden.

Vedtak

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11, jf. § 12-10, legges forslag til Detaljreguleringsplan for Søsterbekk kryssingsspor, planID 2023007, siste revisjonsdato 12.12.2024, ut til offentlig ettersyn i sju - 7- uker fra utlysingsdato.

Vedlegg

Planbeskrivelse med KU - Søsterbekk kryssingsspor

Planbestemmelser - Søsterbekk kryssingsspor

Plankart - UOB-00-X-10008-07B - Søsterbekk kryssingsspor

Plankart - UOB-00-X-10009-05B - Søsterbekk kryssingsspor

Plankart - UOB-00-X-10010-06B - Søsterbekk kryssingsspor

Plankart - UOB-00-X-10011-05B - Søsterbekk kryssingsspor

Vedlegg 01 - Referat fra oppstartsmøte

Vedlegg 02 - Varsel om oppstart

Vedlegg 03 - Merknadsbehandling

Vedlegg 04 - Planprogram

Vedlegg 05 - Merknadsbehandling til planprogram

Vedlegg 06 - Referat fra konsultasjon med Gielas Reinbeitedistrikt - Søsterbekk kryssingsspor

Vedlegg 07 - Referat fra konsultasjon med Skjomen Reinbeitedistrikt

Vedlegg 08 - Hovedplan ikke-prissatte tema

Vedlegg 09 - Fagrapport kartlegging naturmangfold

Vedlegg 10 - Konsekvensutredning reindrift

Vedlegg 11 - Konsekvensutredning friluftsliv

Vedlegg 12 - Risiko- og sårbarhetsanalyse

Vedlegg 13 - Fagrapport geoteknisk vurderingsrapport

Vedlegg 14 - Fagrapport ingeniørgeologi

Vedlegg 15 - Fagrapport støy_

Vedlegg 16 - Plan- og Profiltegninger spor

Vedlegg 17 - Plan og profiltegninger veg

Vedlegg 18 - Normalprofiltegninger

Vedlegg 19 - Overvann og drenering